



Stockholms
stad

Irritation och otrygghet i Stockholmstrafiken Maj 2017

stockholm.se

Irritation och otrygghet i stockholmstrafiken
Maj 2017

Dnr: T2017-01416

Utgivningsdatum: 170510

Utgivare: Trafikkontoret

Kontaktperson: trafikkontoret@stockholm.se

Sammanfattning

Människors upplevelse av hur lätt det är att nå arbeten, service och fritidsaktiviteter beror inte bara på restider och reskostnader, utan också på hur trevligt och tryggt resandet upplevs. Trafikkontoret har därför genomfört en studie av i vilken grad stockholmarna upplever hänsyn, irritation eller otrygghet i trafiken. Denna rapport presenterar resultaten samt några korta reflektioner. För att resandet ska upplevas som trevligt och tryggt krävs både väl utformade trafikmiljöer och hög acceptans och efterlevnad av trafikregler – men också på att vi som vistas i trafiken visar ömsesidig hänsyn och respekt för varandra.

Innehåll

1	Inledning	3
2	Enkätaterialet	6
3	Hur irriterade och otrygga är stockholmsresenärerna?	7
3.1	Öppna frågor om irritation och otrygghet	7
3.2	Ömsesidig hänsyn och respekt?	8
3.3	Utmärker sig extra dåligt?	9
4	Orsaker till irritation och otrygghet	9
4.1	Irritation och otrygghet skapat av bilister	9
4.2	Irritation och otrygghet skapat av cyklister	10
4.3	Irritation och otrygghet skapat av fotgängare	10
4.4	Irritation och otrygghet skapat av bussar	11
5	Hänsyn mellan trafikantgrupper	11
5.1	Hur mycket hänsyn visas du av andra trafikantgrupper?	11
5.2	"Bjälken-i-ögat"-fenomenet	13
5.3	Åsikter om cyklisters regelefterlevnad	16
6	Vad ska man göra?	16
	<i>Infrastruktur</i>	16
	<i>Trafikregler</i>	17
	<i>Hänsyn</i>	18
7	Appendix: Substitutionseffekter mellan färdmedel	19

1 Inledning

Tillgänglighet – att lätt kunna nå ett rikt utbud av arbeten, service och fritidsaktiviteter – är en stads själva existensberättigande. Det är den höga tillgängligheten i en storstad som gör att så många villigt accepterar trängsel och höga levnadskostnader. Omfattande forskning har visat att hög tillgänglighet är förknippat inte bara med livskvalitet utan också med ekonomisk utveckling – högre sysselsättning, produktivitet och tillväxt.

Hur lätt det är att nå de målpunkter man vill beror inte bara på restid och reskostnad. Det spelar också roll hur själva resan *upplevs*: i vilken grad den upplevs som trevlig, trygg, avkopplande, vänlig och säker. Ju tryggare och trevligare resan upplevs, desto kortare blir det upplevda ”avståndet” till olika målpunkter. Att trafikmiljön upplevs som trevlig, trygg och hänsynsfull har därför stor betydelse, inte enbart för detta innebär ett värde i sig, utan också för att det påverkar stadens tillgänglighet och därmed dess livskvalitet och ekonomiska utveckling.

Trafikkontoret har därför genomfört en studie av hur Stockholmare upplever hänsyn, irritation och otrygghet i stockholmstrafiken. I denna rapport presenteras resultat och några korta reflektioner.

Mycket fungerar bra. Annat kan bli bättre.

Resultaten innehåller både positiva och negativa tendenser. Bland det positiva kan nämnas att mindre än var femte resenär anser att stockholmstrafiken kännetecknas av brist på ömsesidig hänsyn och respekt. För många grupper är siffrorna ännu bättre: till exempel anser mindre än var tionde fotgängare att bilister visar ganska eller mycket lite hänsyn till fotgängare. På öppna frågor som ”Finns det något i trafiken som gör dig otrygg?” eller ”... något som gör dig irriterad?” svarar mer än tredjedel av resenärerna ”nej” – vilket väl får sägas vara en förvånansvärt hög andel, med tanke på hur stockholmstrafiken ofta ser ut.

Bland de negativa resultaten kan nämnas den andra sidan av myntet: omkring två tredjedelar av de svarande resenärerna nämner något som gör dem irriterade respektive otrygga.

Nästan nio av tio svarande nämner något som gör dem antingen otrygga eller irriterade. Mindre än var femte svarande anser att det visas ömsesidig respekt och hänsyn i ganska eller mycket hög grad i stockholmstrafiken.

Vi kan alla bidra till en tryggare och säkrare trafikmiljö.

Så även om mycket tydligen fungerar bra så finns det uppenbarligen möjlighet till förbättringar. Vad kan man då göra för att minska otrygghet och irritation i trafiken?

För det första ska själva gatorna vara väl utformade. Det ska vara tydligt hur man ska bete sig och var man ska befinna sig. Det är ofta önskvärt att separera trafikslag: många av de svarande efterfrågar i synnerhet separering av cykeltrafik från bilar och fotgängare. Det här är något som trafikkontoret arbetar mycket aktivt med, men en hel del återstår också att göra.

För det andra nämner många av de svarande att man ska följa trafikreglerna. Det här är ett ansvar som delas av flera parter. För att få hög efterlevnad krävs att trafikreglerna uppfattas som logiska och motiverade. Det är oftast trafikkontoret som bestämmer vilka trafikregler som gäller, men detta måste ske inom de ramar som bestäms av andra myndigheter, bland annat riksdagen och Transportstyrelsen. Ett problem är att flera typer av regleringar som vore logiska och funktionella ur ett cykelperspektiv ännu inte är lagligt möjliga. Mer polisövervakning kan hjälpa, vilket flera svarande också efterfrågar. Men att följa trafikreglerna är också i hög grad allas vårt ansvar som resenärer.

Men för det tredje bygger samspelet i trafiken på ömsesidig hänsyn och respekt. Detta är det överlägset vanligaste svaret på vad det behövs mera av i stockholmstrafiken. Att ha ögonkontakt, bjuda till, se sig om, ge tecken, och att ge lite extra snarare än att alltid hålla styvt på sin rätt får trafiken att bli både effektivare, trevligare och tryggare. Fysiska åtgärder och trafikregler kan hjälpa mot mycket, men det kommer ändå alltid finnas situationer där det inte är glasklart hur man ska bete sig eller vem som har rätt. Och alla kan vi göra fel då och då, och vara ouppmärksamma, hamna på fel plats eller svänga åt ett oväntat håll. Det är i dessa situationer som graden av ömsesidig hänsyn avgör om allt ska avlöpa smidigt eller i värsta fall sluta i en olycka.

Hänsyn, respekt och omsorg om andra är allas vårt personliga ansvar – det är inget som en myndighet kan beordra fram. Om vi alla hjälps åt att bjuda lite mer på det, så kan resandet bli trevligare och tryggare för oss alla.

2 Enkätaterialet

Materialet i studien består av 2000 intervjuer genomförda 2014 med stockholmare över 18 år. Urvalet bestod av boende i Stockholms stad eller någon av kranskommunerna (Solna, Lidingö, Täby, Danderyd, Järfälla, Ekerö, Sundbyberg, Huddinge, Nacka och Tyresö). Intervjuerna bestod av en blandning av öppna frågor och fasta svarsalternativ, och genomfördes med hjälp av tre olika metoder: personliga intervjuer på stan, telefonintervjuer samt webbenkät.

I Tabell 1 finns data om de svarande.

Kön	
<i>Kvinna</i>	53%
<i>Man</i>	47%
Ålder	
<i>18-29 år</i>	22%
<i>30-39 år</i>	18%
<i>40-49 år</i>	19%
<i>50-59 år</i>	18%
<i>60-70 år</i>	22%
Bostadsområde	
<i>Innerstaden</i>	40%
<i>Söderort</i>	16%
<i>Västerort</i>	15%
<i>Utanför Stockholms stad</i>	29%

Tabell 1. Beskrivande data om de svarande.

Tabell 2 visar hur ofta de svarande reser med olika färdmedel. De allra flesta använder flera olika färdmedel för sitt resande, och kan inte enkelt delas in i "bilister", "cyklister" och "kollektivresenärer". Till exempel kör mer än hälften av dem som cyklar ofta (=minst några gånger i veckan) även bil minst några gånger i månaden, och använder kollektivtrafik minst en gång i veckan. Andelen "ibland-bilister" och "ibland-kollektivresenärer" är faktiskt lika hög bland ofta-cyklister som bland sällan-cyklister. Överhuvudtaget är den sk substitutionseffekten mellan färdmedel tämligen svag, dvs. om man ofta använder ett visst färdmedel har det en ganska svag påverkan på hur mycket man reser med andra färdmedel. (Detta utvecklas något i ett appendix.)

	Kör bil	Cyklar	Reser med kollektivtrafik	Går till fots
<i>Dagligen/nästan dagligen</i>	21%	11%	21%	58%
<i>Några gånger/vecka</i>	15%	10%	20%	16%
<i>En gång/vecka</i>	8%	5%	11%	5%
<i>Några gånger/månad</i>	10%	6%	16%	4%
<i>Mer sällan</i>	17%	21%	16%	6%
<i>Aldrig</i>	30%	48%	15%	11%
<i>Totalt</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>	<i>100%</i>

Tabell 2. Resfrekvens med olika färdmedel.

I denna rapport används ibland uppdelningen ”cyklister”, ”bilister” och ”kollektivresenärer” för att jämföra resultat. Till dessa kategorier räknas svarande som reser med respektive färdmedel minst några gånger i veckan. Men samma person kan alltså mycket väl finnas med i flera sådana grupper. Slutsatserna som dras i rapporten blir genomgående desamma om man ändrar avgränsningen till ”minst en gång i veckan” eller ”minst några gånger i månaden”.

3 Hur irriterade och otrygga är stockholmsresenärerna?

3.1 Öppna frågor om irritation och otrygghet

Intervjuerna började med de öppna frågorna ”*Finns det något i trafiken som gör dig otrygg, och i så fall vad?*” samt ”*Finns det något i trafiken som gör dig irriterad, och i så fall vad?*”

62% svarade att det fanns något i trafiken som gjorde dem otrygga, och 68% att det fanns något som gjorde dem irriterade. Bara 12% hade vare sig något som gjorde dem otrygga eller irriterade. Svaren skilde sig försumbart med avseende på ålder och kön. Skillnaderna mellan olika boendeområden var små; boende i innerstaden var något mindre otrygga och irriterade i trafiken än boende i övriga områden, vilket möjligen var oväntat. Intressant nog skilde sig inte heller svaren nämnvärt mellan olika trafikantgrupper.

Den vanligaste specifika irritationskällan var ”bilister” (nämnt av 23% av alla svarande), följt av ”cyklister” (nämnt av 18%). Den vanligaste specifika källan till otrygghet var ”cyklister” (nämnt av 28%) följt av ”bilister” (22%). Fotgängare och bussar nämndes av omkring 5% vardera.

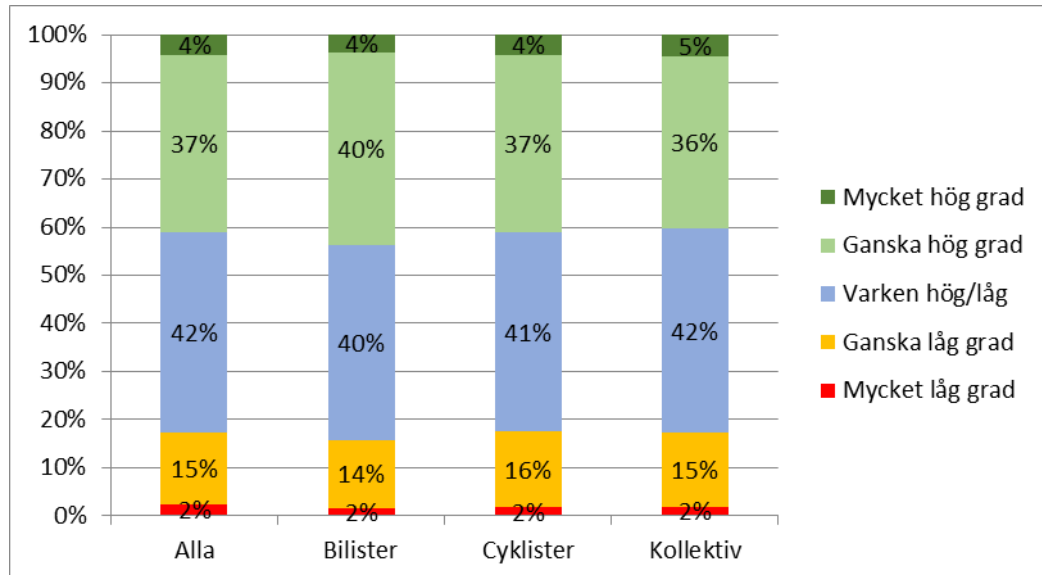
Intressant nog skilde sig inte svaren nämnvärt åt beroende på vilka färdmedel man använde oftast. Bilister och cyklister¹ blev ungefär lika mycket irriterade och otrygga av cyklister, och också ungefär lika mycket irriterade och otrygga av bilister (se Tabell 3).

	...cyklister	...bilister
Andel cyklister som blir otrygga av...	29%	27%
Andel bilister som blir otrygga av...	28%	22%
Andel cyklister som irriteras av...	18%	22%
Andel bilister som irriteras av...	18%	23%

Tabell 3. Irritation respektive otrygghet, uppdelat på vanebilister och vanecyklister.

3.2 Ömsesidig hänsyn och respekt?

I intervjun ställdes också frågan ”I vilken grad upplever du att det är ömsesidig hänsyn och respekt i stockholmstrafiken?”. Svaren återfinns i Figur 1, även uppdelade på ”bilister”, ”cyklister” och ”kollektivresenärer”. Precis som förut så är svaren anmärkningsvärt samstämmiga mellan färdmedelsgrupperna. Inte heller skiljer sig svaren nämnvärt mellan olika kön, åldrar eller boendeområden.



Figur 1. I vilken grad upplever du att det är ömsesidig hänsyn och respekt i stockholmstrafiken?

Resultatet är i någon mån glädjande, samtidigt som det är uppenbart att situationen kan förbättras. Å ena sidan är det ganska få som upplever att det visas låg grad av ömsesidig hänsyn och respekt: mindre än var femte resenär tycker så, och nästan inga svarar ”i

¹ Som ”bilist” respektive ”cyklist” räknas man här om man gör minst några resor per vecka med respektive färdmedel.

mycket låg grad”. Å andra sidan är det färre än hälften som tycker att det visas hänsyn och respekt i ganska eller mycket hög grad, och nästan inga som svarar att det visas i ”i mycket hög grad”. Det vanligaste svaret är ”varken låg eller hög”, och det bör väl tolkas som att det finns möjlighet att förbättra situationen.

3.3 Utmärker sig några extra dåligt?

Som nämnts ovan så delar cyklister och bilister på förstaplatserna som irritations- och otrygghetskällor. När man däremot frågar om några ”*utmärker sig extra dåligt i trafiken*” är ”cyklister” det överlägset vanligaste svaret (Tabell 4). Även bland cyklister² är svaret ”cyklister” det överlägset vanligaste svaret, även om fler cyklister svarar ”bilister” jämfört med hur andra grupper svarar.

	Alla svarande	Svarande bilister	Svarande cyklister
Cyklister	53%	58%	43%
Bilister	15%	12%	24%
Bussar	7%	10%	7%
Fotgängare	4%	5%	7%
Inget	21%	14%	20%

Tabell 4. Tycker du att någon av följande grupper utmärker sig extra dåligt i trafiken: bilister, cyklister, fotgängare eller bussar?

4 Orsaker till irritation och otrygghet

Efter att de intervjuade fått svara på de öppna frågorna om det fanns något i stockholmstrafiken som gjorde dem irriterade eller otrygga fick de också svara öppet på vad det var för specifika saker de tänkte på. Nedan återges ett antal representativa svar, uppdelat efter det trafikslag som skapar otryggheten eller irritationen.

4.1 Irritation och otrygghet skapat av bilister

Att bilister kör för fort och struntar i att blinka anges som de främsta källorna till irritation hos medtrafikanterna. Annat som är irriterande eller skapar otrygghet när det gäller bilister anses vara att de inte respekterar trafikregler, att de kör mot rött ljus, pratar i telefon, inte håller avstånd och kör aggressivt.

- ”Folk kör helt galet. Tokmycket omkörningar.”

² ”Cyklist” betyder precis som förut att man cyklar minst några gånger per vecka.

- *"När folk som kör bil sitter och pratar i telefon, de kan inte koncentrera sig på vad som händer runt om."*
- *"När de kör för fort."*
- *"Massa idioter i trafiken, man kan bli påkörd lätt. Irriterade bilister som hänger på tutan..."*
- *"Använder inte blinkers, dumma omkörningar och ligger för nära bakom."*
- *"Bilister som inte stannar på övergångsställen."*

4.2 Irritation och otrygghet skapat av cyklister

Den vanligaste anledningen till att de svarande blir otrygga eller irriterade på cyklister är att de inte anses följa trafikreglerna: kör mot rött ljus, cyklar på övergångsställen, kör rakt ut framför bussar och använder inte cykellampor. De anses köra snabbt, aggressivt, vårdslöst och tro att de har företräde och "äger vägen". Man upplever också att de cyklar på trottoarer och inte släpper fram fotgängare. Man tycker att cyklisterna borde titta bakåt ibland, använda hjälm och inte cykla med hörlurar i öronen. Man upplever även att cyklister är dåliga på att göra tecken när de ska svänga och inte använder ringklockan när de borde.

- *"Är själv cyklist men tycker de kan vara fullkomligt galna där ute."*
- *"För de cyklar var de vill och kör oftast mot rött och tittar sig inte om."*
- *"Känns som att de inte har koll på trafikregler, eller tror de att de har företräde på något sätt."*
- *"Tror att de bara kan cykla ut framför och tror de har företräde."*
- *"Vansinnigt snabba cyklister som inte signalerar och kör mot rött. När man behöver dela cykelbana och trottoar så räcker det med att man tar ett felsteg så kan man kollidera, cyklisterna kör alldeles för snabbt."*
- *"Kör rakt ut på övergångsställen. Många kör mot trafiken."*

4.3 Irritation och otrygghet skapat av fotgängare

Det största problemet med fotgängare anses vara att de springer rakt ut i gatan utan att se sig för. Att de tittar i mobilen istället för på trafiken är också en anledning till irritation. Cyklister irriterar sig på fotgängare som går på eller korsar cykelbanan utan att se sig för. Att fotgängare inte söker ögonkontakt eller lyssnar på musik i hörlurar är annat som medtrafikanterna upplever som problem.

- *"De går mot rött och ser sig inte för."*

- *"De stirrar rätt i sina smartphones, ser sig inte för."*
- *"De går rakt ut i gatan, ouppmärksamma."*
- *"När de går på cykelvägar."*
- *"Vissa människor stirrar ner i mobilen och annat och går över gatan utan att se sig för."*
- *"Fotgängare som försöker spara tid genom att gena på ställen där det inte får gå över, det kan vara otryggt för man vet inte var de går."*

4.4 Irritation och otrygghet skapat av bussar

Den absolut främsta anledningen till varför bussar skapar otrygghet eller irritation är att de kommer för sent. Andra, mindre frekventa anledningar är att bussarna inte respekterar trafikreglerna, att medresenärer kan vara stökiga, och trängsel på bussarna.

- *"De som inte betar sig på bussar. Speciellt unga."*
- *"Bussar som kör snabbt och dåligt, man känner sig väldigt osäker då, min kompis var med om en bussolycka för bussföraren körde väldigt dåligt."*
- *"Alla chaufförer som pratar i telefon."*
- *"Försenade bussar. Busschaufförer som har svårt att hålla tiden."*
- *"De är stressade och de försöker pressa på att man ska köra fortare hela tiden."*
- *"Bussar som är för fulla och man får knappt plats i bussen."*

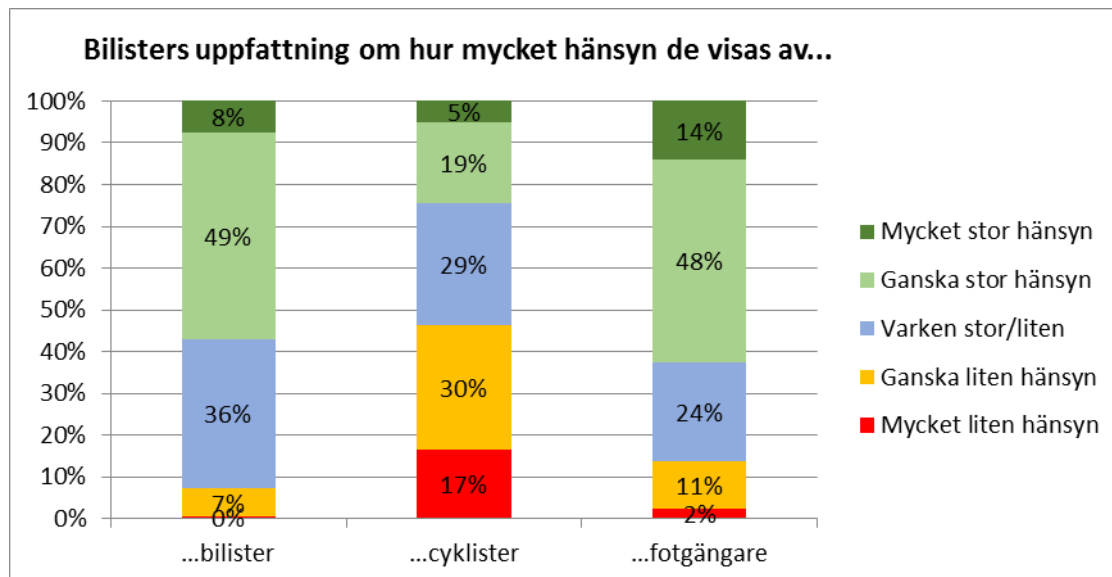
5 Hänsyn mellan trafikantgrupper

5.1 Hur mycket hänsyn visas du av andra trafikantgrupper?

För att undersöka den upplevda graden av hänsyn mellan olika trafikslag innehöll enkäten alla varianter av frågan *"När du själv kör bil/cyklar/går, hur stor hänsyn visar andra trafikanter dig när de tar sig fram med bil/cykel/till fots?"*. Figur 2 – Figur 4 visar resultatet.

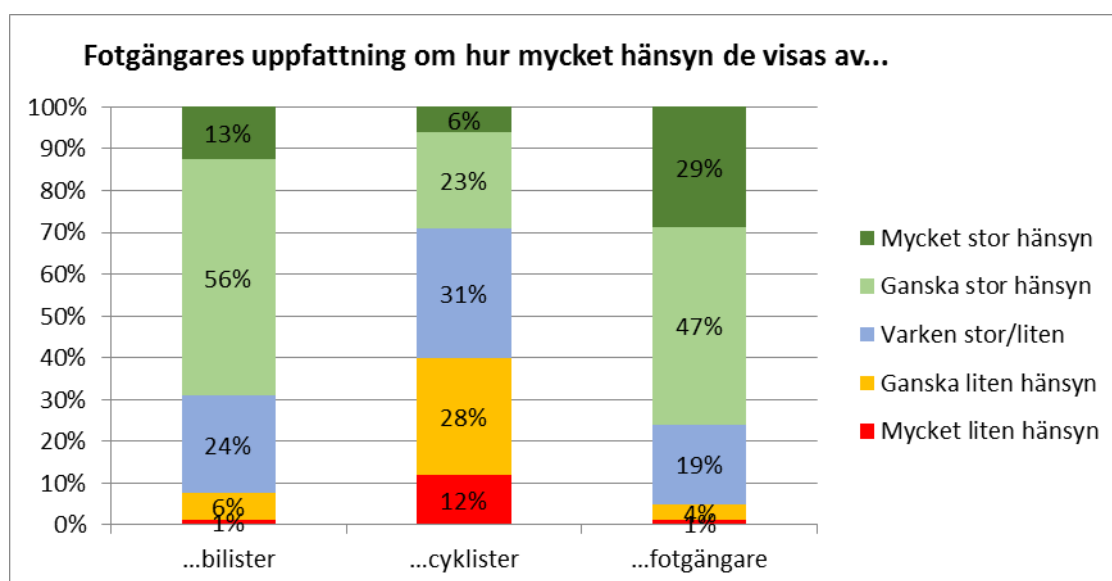
Bilister (Figur 2) tycker i ganska hög grad att andra bilister visar hänsyn mot dem – bara 7% tycker att andra bilister visar ganska eller mycket liten hänsyn. Även fotgängare visar huvudsakligen hänsyn, anser de allra flesta bilisterna. Cyklister, däremot, visar inte mycket hänsyn enligt bilisterna. Nästan hälften av bilisterna anser att cyklister visar ganska eller mycket lite hänsyn mot bilister; bara

en fjärdedel av bilisterna anser att cyklisterna visar ganska eller mycket stor hänsyn.



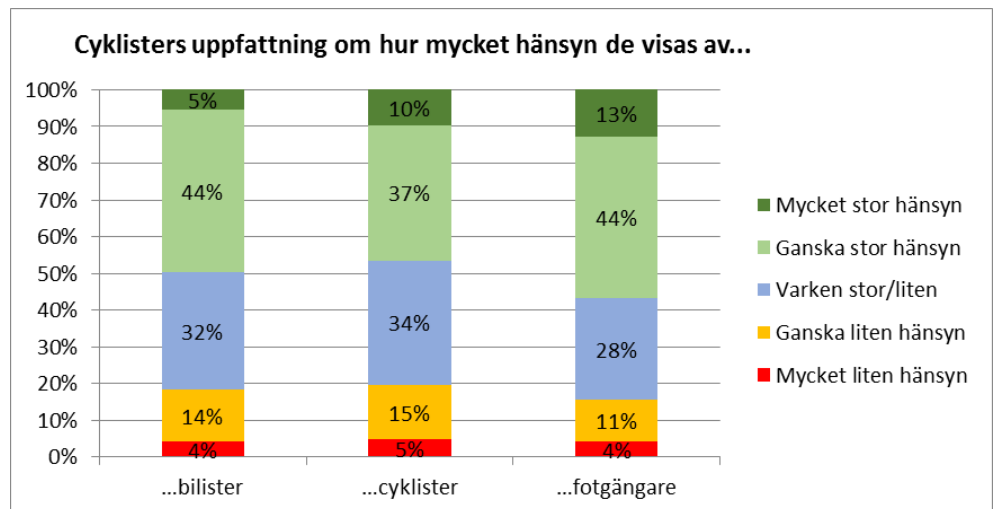
Figur 2. "När du själv kör bil, hur stor hänsyn visar andra trafikanter dig när de tar sig fram med bil/cykel/till fots?"

Fotgängarnas uppfattningar (Figur 3) stämmer huvudsakligen överens med bilisternas. Glädjande nog anser de allra flesta fotgängare att bilister visar dem hänsyn, liksom andra fotgängare. Cyklisterna, däremot, anses visa lite hänsyn enligt en stor andel av fotgängarna (40%), medan mindre än en tredjedel av fotgängarna anser att cyklisterna visar ganska eller mycket stor hänsyn till dem.



Figur 3. "När du själv går till fots, hur stor hänsyn visar andra trafikanter dig när de tar sig fram med bil/cykel/till fots?"

Tittar man på cyklisternas uppfattningar (Figur 4) kan man notera att det inte är några större skillnader vad gäller hur mycket hänsyn olika trafikantgrupper visar cyklister, enligt cyklisterna själva. Cyklisterna tycker att de visas ungefär lika mycket hänsyn av såväl bilister och fotgängare som av andra cyklister, även om fotgängarna anses visa en smula mer hänsyn. Knappt en femtedel av cyklisterna anser att andra trafikanter visar lite hänsyn mot dem, medan omkring hälften anser att andra trafikanter visar ganska eller mycket stor hänsyn mot cyklister.



Figur 4. "När du själv cyklar, hur stor hänsyn visar andra trafikanter dig när de tar sig fram med bil/cykel/till fots?"

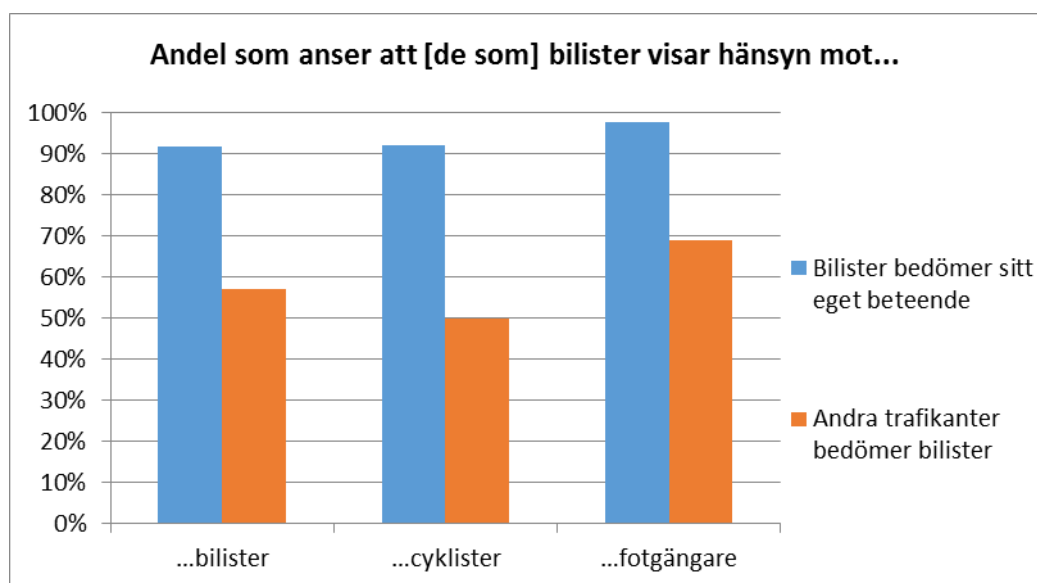
5.2 "Bjälken-i-ögat"-fenomenet

Från psykologisk forskning är det väl belagt att människor tenderar att rationalisera och skönmåla sitt eget beteende, särskilt när man ska jämföra med andras. Den bibliska observationen att många klagar på grandet i sin broders öga men inte ser bjälken i sitt eget har alltså gott stöd i omfattande modern forskning. Som vi ska se är trafikanter inget undantag.

Intervjun innehöll alla kombinationer av frågan "När *du själv* kör bil/cyklar/går till fots, hur stor hänsyn visar *du* andra trafikanter som kör bil/cyklar/går till fots?". Svaren kan sedan jämföras med hur mycket hänsyn som de svarande anser att andra visar dem. Vid sådana här jämförelser är alltså det vanligaste att människor anser att de visar mer hänsyn mot andra än vad andra visar dem, och det är också mycket riktigt vad denna studies resultat visar. Det finns förstås flera förklaringar till detta fenomen, flera av dem fullt rationella: vi märker till exempel inte alltid när någon annan visar oss hänsyn. Men det är upplysande att jämföra *hur mycket* olika svarandegrupperns självbild skiljer sig från andras bild av dem.

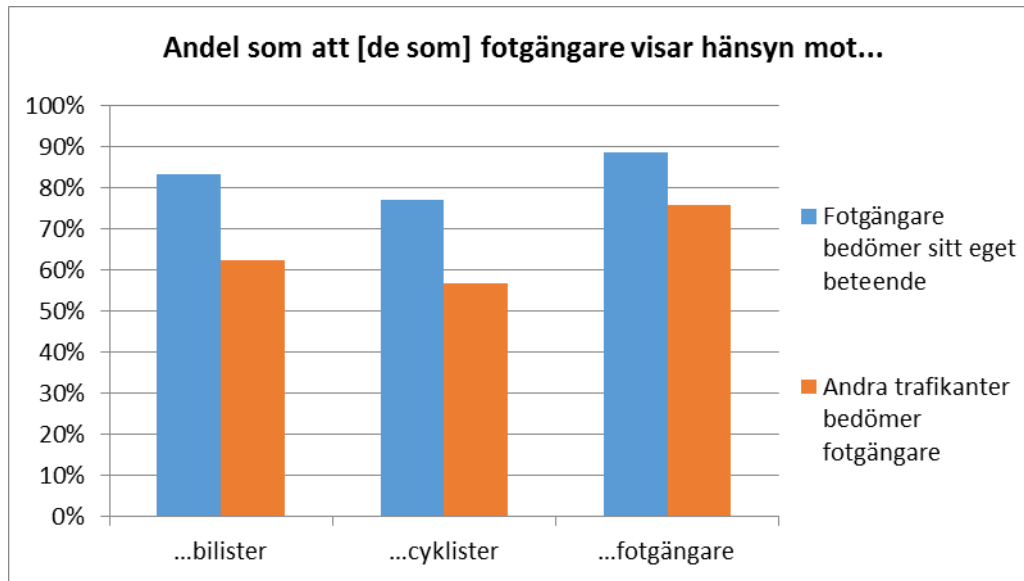
Figur 5 visar hur mycket hänsyn bilister visar, dels enligt dem själva ("När du själv kör bil, hur mycket hänsyn visar du andra trafikanter...?"), dels enligt andra trafikantgrupper ("När du själv kör bil/cyklar/går till fots, hur mycket hänsyn visas du av bilister?") – inklusive andra bilister. Staplarna anger hur många som svarat "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn.

Svaren skiljer sig som väntat åt – skillnaden är 30-40 procentenheter. Störst är skillnaden (42 procentenheter) mellan bilisters och cyklisters uppfattningar, dvs. hur många bilister som anser att de visar cyklister hänsyn jämfört med hur många cyklister som anser att bilister visar hänsyn. Generellt sett anser nästan alla bilister (över 90%) att de visar andra trafikanter ganska eller mycket stor hänsyn.



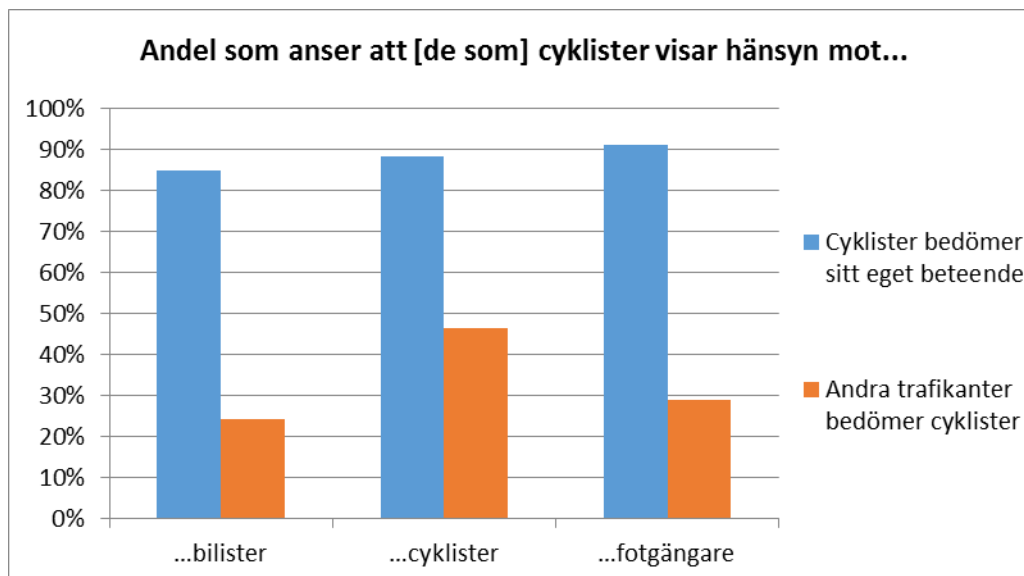
Figur 5. Blå staplar: andel som anser att de själva, när de kör bil, visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot olika trafikantgrupper. Röda staplar: andel av respektive trafikantgrupp som anser att bilister visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot dem.

Figur 6 visar fotgängarnas uppfattningar jämfört med andras uppfattningar om fotgängare. Jämfört med bilisterna är det färre fotgängare som anser att de visar hänsyn mot andra trafikanter, även om andelen fortfarande är omkring 80%. Andras uppfattningar om fotgängare är som väntat mindre positiva, men skillnaden mellan egna och andras uppfattningar är betydligt mindre än för bilister – omkring 15-20 procentenheter.



Figur 6. Blå staplar: andel som anser att de själva, när de går till fots, visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot olika trafikantgrupper. Röda staplar: andel av respektive trafikantgrupp som anser att fotgängare visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot dem.

Figur 7 visar cyklisternas uppfattningar om hur mycket hänsyn de visar, jämfört med andras uppfattningar om cyklister. Skillnaderna är väsentligt större än för andra trafikantgrupper. Uppåt 90% anser att de visar hänsyn när de cyklar, medan andelen bilister och fotgängare som håller med är 60 procentenheter lägre, och andelen cyklister som tycker att *andra* cyklister visar hänsyn är 40 procentenheter lägre.

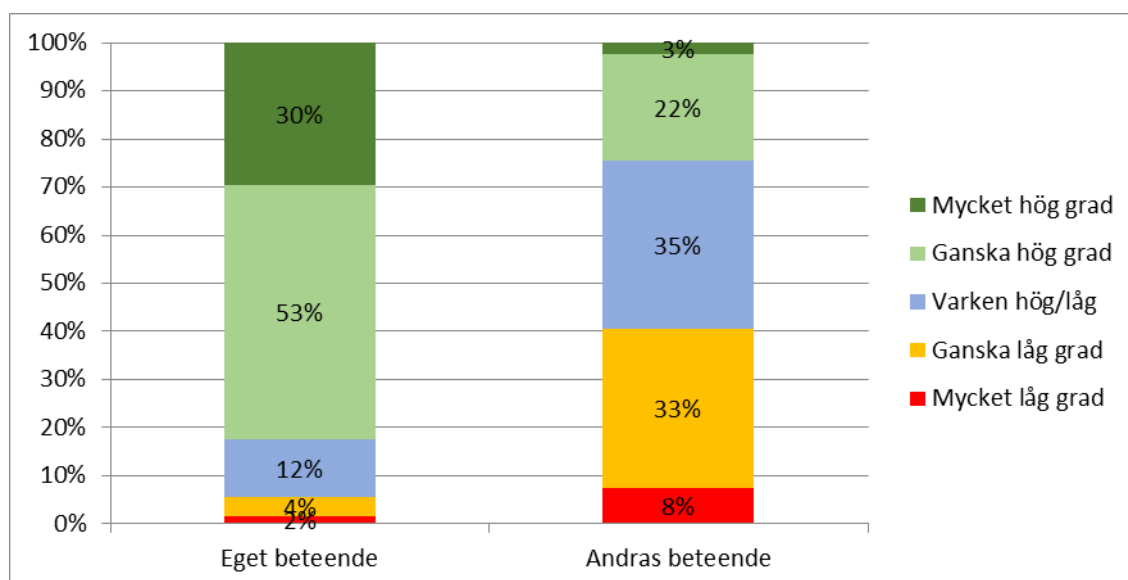


Figur 7. Blå staplar: andel som anser att de själva, när de cyklar, visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot olika trafikantgrupper. Röda staplar: andel av respektive trafikantgrupp som anser att cyklister visar "ganska stor" eller "mycket stor" hänsyn mot dem.

5.3 Åsikter om cyklisters regelefterlevnad

Till de svarande som cyklade ställdes även frågorna ”I vilken grad tycker du att du följer trafikreglerna när du cyklar?” samt ”I vilken grad tycker du att andra cyklister följer trafikreglerna?”.

Föga förvånande ansåg de svarande att de själva var betydligt bättre på att följa trafikregler än cyklister i allmänhet (Figur 8). Av de svarande cyklisterna ansåg 40% att andra cyklister var dåliga på att följa trafikregler (”ganska” eller ”mycket låg grad”), vilket väl får betraktas som anmärkningsvärt hög siffra. Å andra sidan ansåg bara 6% av de svarande cyklisterna att de själva följde trafikreglerna i ganska eller mycket låg grad – över 80% ansåg att de själva följde trafikreglerna i ganska eller mycket hög grad.



Figur 8. Fråga till cyklister: ”I vilken grad tycker du att du själv/andra cyklister följer trafikreglerna?”

6 Vad ska man göra?

De svarande fick också den öppna frågan ”Har du några tankar kring hur samspelet och hänsynen mellan olika trafikanter kan förbättras i stockholmstrafiken?”. 1304 av de 2000 svarande kom med förslag, ofta flera förslag var. I detta avsnitt ska vi sammanfatta de vanligaste kategorierna av förslag, och ge några korta reflektioner om vilket ansvar och vilka möjligheter trafikkontoret har att vidta åtgärder.

Infrastruktur

Många svarande efterlyste olika typer av fysiska åtgärder i infrastrukturen. Till de vanligaste förslagen hörde att cykeltrafik borde separeras mer från fotgängare och biltrafik, och att

cykelbanor skulle vara tydligare utmärkta. ”Mer plats för...” olika trafikslag var överhuvudtaget ett vanligt förslag. Flera svarande efterlyste olika typer av trafiksäkerhetsåtgärder, som t ex säkrare övergångsställen.

Trafikinфраstrukturen är huvudsakligen trafikkontorets ansvar, och kontoret arbetar aktivt med dessa frågor. Bättre cykelinfrastruktur är en angelägen fråga, dels eftersom cyklandet ökat kraftigt i regionens centrala delar, dels eftersom cykelinfrastrukturen varit eftersatt på många håll. Under 2014-2018 investerar staden en miljard kronor i förbättrade cykelbanor, och resurserna till drift (städning, sopsaltning osv.) har ökats väsentligt. Bättre cykelinfrastruktur minskar konflikterna mellan cyklister och andra trafikanter.

Samtidigt som detta arbete bör fortgå måste man inse att enbart fysiska åtgärder inte kommer att räcka för att eliminera alla konflikter i trafiken. I en storstad är det helt enkelt ont om plats, eftersom många typer av anspråk konkurrerar om begränsade gatuytor. Förutom olika sorters rörlig trafik är det ofta angeläget att få plats med vistelseytor, uteserveringar, parker och träd, lastning och lossning av varor – och åtminstone på vissa gator – parkering. Dessutom kan vi knappast vänta på att en perfekt infrastruktur ska lösa alla konflikter åt oss. Även om staden lägger mycket resurser både på trafiksäkerhetsåtgärder och bättre cykelinfrastruktur, så kommer det ta tid innan allt som borde åtgärdas är färdigt, och under tiden måste vi försöka göra det bästa med den infrastruktur vi har. I takt med att befolkningen växer, och därmed resandet och trafiken, så kommer det därför bli allt viktigare att samspelet i trafiken präglas av hänsyn, respekt och förståelse.

Trafikregler

Ännu fler svarande nämnde ”bättre efterlevnad av trafikreglerna” som det viktigaste. Många svarande efterlyste konkreta åtgärder för att öka efterlevnaden, som t ex ökad polisövervakning, cykelkörkort, utbildning, kampanjer och informationsåtgärder. En hög andel av de svarande, även av svarande cyklister själva, ansåg att efterlevnaden är särskilt låg bland cyklister. Jämförelsevis få svarande framförde att bilister behövde bli bättre på att följa trafikregler, kanske för att efterlevnaden bland bilister faktiskt är ganska hög i genomsnitt. Å andra sidan ska man komma ihåg att när bilister bryter trafikregler är risken större att konsekvenserna blir katastrofala, som t ex vid rödljuskörningar.

För att få acceptans för och lojalitet mot trafikregler måste de uppfattas som logiska och motiverade. Trafikreglerna för cyklister

är dock inte alltid väl utformade, framför allt för att somliga regleringar som vore logiska och funktionella ur ett cykelperspektiv ännu inte är lagligt möjliga. Utveckling pågår dock inom detta område. Till exempel har staden nyligen tillåtit cykling mot enkelriktat på utvalda gator, något som länge ansetts juridiskt komplicerat, och en statlig utredning har nyligen föreslagit att s k cykelfartsgator ska införas som en formell trafikreglering. Trafikkontoret arbetar för närvarande med att utreda de juridiska möjligheterna att tillåta högersväng vid rött för cyklister vid lämpliga trafiksignaler. Cykelboxar är ett äldre exempel på ett mellanting mellan regeländring och fysisk åtgärd, där man formaliserade cyklisternas beteende att cykla förbi en bilkö fram till en trafiksignal. Vidare är det inte alltid självklart vilka regler som gäller för företräde där cykelbanor möter vägtrafik; här kan fysisk utformning, skyltning och målning hjälpa i viss utsträckning.

Hänsyn

Det överlägset vanligaste svaret på vad som behövs i stockholmstrafiken är varken infrastruktur eller efterlevnad av regler utan ”mer hänsyn” i olika varianter och formuleringar: att trafikanter ska se sig om, visa respekt och förståelse, ge tecken och ta det lugnt. Det kan handla om att ha ögonkontakt, att visa sin avsikt, att lämna företräde även om man inte måste, att hjälpa till att lösa en besvärlig situation – eller som någon formulerade det, ”le och vinka, le och vinka!”.

Det här är det svåraste för trafikkontoret att påverka konkret, men vi försöker. Bland annat arbetar kontoret med beteendepåverkande åtgärder och information, som till exempel den samspelskampanj som påbörjas under senvåren 2017. Men slutligen är det allas vårt ansvar att visa hänsyn och respekt för våra medtrafikanter och medmänniskor. Vi är människor som har valt att leva tillsammans på en begränsad yta, och för att det ska fungera krävs förståelse, respekt och hänsyn. Att så pass många av de svarande i denna studie trots allt tycker att det visas ömsesidig hänsyn och respekt i stockholmstrafiken – trots att det oundvikligen ofta så trångt och bökigt – är ett uppmuntrande tecken på att detta är möjligt.

7 Appendix: Substitutionseffekter mellan färdmedel

En vanlig tankefigur är att människor kan delas in i "bilister", "cyklister" och "kollektivresenärer" efter vilket färdmedel de oftast använder. Den underliggande tankefiguren är att de som reser mycket med ett visst färdmedel automatiskt reser mindre med andra färdmedel. Mera formellt vilar tankefiguren på det underförstådda antagandet att substitutionseffekten mellan färdmedel är hög, dvs. att om en person minskar sitt antalet resor med färdmedel X, så kommer samma antal resor i stället göras med något annat färdmedel Y.

Det är väl belagt att denna tankefigur är väsentligen missvisande. Substitutionseffekten mellan färdmedel finns förstås, men är lägre än vad de flesta vanligen föreställer sig. Enkätmaterialiet i denna studie bekräftar detta.

Tabell 5 visar de svarandes resfrekvenser med bil uppdelat efter hur ofta man cyklar. Den första kolumnen visar alltså hur ofta de som cyklar dagligen reser med bil, vilket kan jämföras med hur ofta de som cyklar några gånger per vecka reser med bil i nästa kolumn. Om färdmedelssubstitutionseffekten var stor skulle man alltså se att ju oftare man cyklar (kolumner längre till höger), desto mindre skulle man resa med bil. Men som framgår av tabellen syns det bara någon nämnvärd effekt i kolumnen för dem som cyklar dagligen eller nästan dagligen – denna grupp reser verkligen mer sällan med bil än övriga. Men det finns inga större skillnader i bilresande mellan de övriga kolumnerna, alltså från gruppen som cyklar några gånger/vecka vidare till gruppen som aldrig cyklar. Mer noggranna analyser visar att det finns en viss substitutionseffekt, men den är alltså tämligen liten.

	Använder cykel					
	<i>Dagligen/nästan dagligen</i>	<i>Några gånger/vecka</i>	<i>En gång/vecka</i>	<i>Några gånger/månad</i>	<i>Mer sällan</i>	<i>Aldrig</i>
Använder bil						
<i>Dagligen/nästan dagligen</i>	4%	21%	32%	21%	25%	22%
<i>Några gånger/vecka</i>	12%	18%	17%	16%	17%	14%
<i>En gång/vecka</i>	12%	10%	8%	7%	4%	8%
<i>Några gånger/månad</i>	15%	10%	8%	12%	6%	9%
<i>Mer sällan</i>	23%	16%	15%	17%	18%	15%
<i>Aldrig</i>	33%	25%	20%	28%	30%	33%

Tabell 5. Resfrekvens med bil, uppdelat efter hur ofta man cyklar.

Tabell 6 visar de svarandes resfrekvens med bil uppdelat efter hur ofta de använder kollektivtrafik. Här är färdmedelssubstitutionseffekten större, åtminstone för extremgrupperna: ju oftare man använder kollektivtrafik, desto mindre sannolikt är det att man använder bil dagligen eller nästan dagligen, och desto mer sannolikt är det att man inte använder bil alls. Men för mindre renodlade resfrekvenser är mönstret inte alls tydligt. Om man till exempel tittar på raderna för dem som reser med bil "några gånger/vecka", "en gång/vecka", "några gånger/månad" eller "mer sällan" så syns ingen skönjbart samband mellan bilresfrekvensen och hur ofta man använder kollektivtrafik. Med noggrannare analyser går det att påvisa att det finns en substitutionseffekt även i dessa grupper, men den är återigen liten.

	Använder kollektivtrafik					
Använder bil	<i>Dagligen/ nästan dagligen</i>	<i>Några gångar/ vecka</i>	<i>En gång/ vecka</i>	<i>Några gånger/ Månad</i>	<i>Mer sällan</i>	<i>Aldrig</i>
<i>Dagligen/ nästan dagligen</i>	5%	10%	16%	29%	33%	38%
<i>Några gånger/vecka</i>	10%	17%	15%	19%	16%	13%
<i>En gång/vecka</i>	7%	7%	13%	5%	8%	9%
<i>Några gångar/månad</i>	11%	8%	11%	8%	10%	9%
<i>Mer sällan</i>	20%	21%	12%	16%	17%	10%
<i>Aldrig</i>	48%	36%	33%	22%	15%	21%

Tabell 6. Resfrekvens med bil, uppdelat efter hur ofta man använder kollektivtrafik.

Vad gäller denna rapport är den viktigaste insikten att människor inte enkelt låter sig kategoriseras efter färdmedel, som till exempel "bilister" eller "cyklister". De allra flesta använder flera färdmedel omväxlande.